



**Groupement de Recherches Economiques
et Sociales**

<http://www.gres-so.org>

**IFReDE
&
LEREPS**

Université Montesquieu-Bordeaux 4

Université des Sciences Sociales Toulouse 1

Cahiers du GRES

Politique régionale européenne : nouveaux fondements, nouvelles frontières ?

Claude LACOUR

lacour@u-bordeaux4.fr

Stéphane VIROL

virol@u-bordeaux4.fr

IERSO,
IFReDE-GRES

Université Montesquieu-Bordeaux IV
Avenue Léon Duguit
33 608 Pessac Cedex

Cahier n° 2005 - 21

Novembre 2005

**Politique régionale européenne :
nouveaux fondements, nouvelles frontières ?**

Résumé

A l'aube d'une nouvelle période de programmation, la politique régionale européenne doit faire face au défi de l'élargissement à l'Est ainsi qu'à celui de l'insertion de l'Europe dans la mondialisation. Dans cet espace européen où existe une concentration démographique, économique et politique en un centre omnipotent, les régions deviennent des pièces capitales de la réorganisation du lien économique, social et spatial : la politique régionale européenne est et restera donc un enjeu central pour le développement de cet espace. Cet article tente de mettre en exergue les fondements de cette politique et de déterminer les nouveaux espaces en jeu.

Mots-clé : intégration européenne, coopération-coordination, concentration polycentrique, structuration de l'espace, intégration régionale des espaces

European regional policy: new bases, new borders?

Abstract

With the paddle of a new period of programming, the European regional policy must face the challenge of widening in the East like with that of the insertion of Europe in universalization. In this European space where exists a demographic, economic and policy concentration, in an omnipotent center, the regions become capital parts of the reorganization of the economic, social and space bond : the European regional policy is and will remain thus a central stake for the development of this space. This article tries to put forward the bases of this policy and to determine new spaces concerned.

Keywords: Research, European integration, co-operation-coordination, polycentric concentration, structuring of space, regional integration of spaces

JEL : R12, R14, R58

Introduction

La politique régionale européenne est une véritable politique de développement dans le sens où elle tend à mettre en place un ensemble des transformations techniques, mentales et institutionnelles, qui permettent l'apparition et la pérennisation de la croissance : santé, éducation, etc. Son principal objectif est la réduction des disparités de développement existant entre les pays membres d'une part et entre les régions d'autre part. Depuis 2000, la politique régionale européenne a également apporté une aide au développement économique des pays candidats à l'entrée dans l'Union européenne. Depuis le 1^{er} mai 2004, dix nouveaux pays sont devenus membres de cette communauté.

Cet événement est un défi pour la politique régionale car il s'agit là du plus important accroissement en termes spatial, mais aussi en termes de disparités qu'a pu connaître l'espace européen puisque l'élargissement a accru l'écart de développement économique et entraîne un décalage géographique des disparités vers l'est. Dès lors, il s'agit de répondre à la fois aux besoins énormes de ces nouveaux membres et aux difficultés persistantes dans le reste de l'Europe.

La politique régionale européenne est donc plus que jamais nécessaire, ne consistant pas seulement à redistribuer des financements, mais surtout à générer des ressources nouvelles. A ce nouvel espace européen doit correspondre une politique régionale à l'échelle européenne s'appliquant sur le territoire communautaire dans son ensemble non à des d'Etats-nations. L'idée de considérer l'espace de l'Union dans sa totalité comme base de la future politique spatiale a déjà été évoquée [SDEC, 1999 ; Leclerc, Paris et Wachter, 1996 ; Guigou, 1995 ; Ascher, Brams, (éds.), 1993]. Dès lors, comment mettre en œuvre une telle politique avec l'entrée des nouveaux pays aux exigences et aux niveaux de développement différents ? Nous nous interrogeons donc sur les principes « historiques » de la politique régionale et sur ses nouvelles orientations et nouveaux objectifs.

Dans les premiers temps de la politique régionale européenne, la logique sous-jacente d'intervention est « une logique de réparation » [Lacour, 1989] : réparation des déséquilibres hérités des Etats membres, mais aussi de ceux engendrés par l'instauration progressive d'un Marché commun. Cette logique est donc d'abord liée à la volonté de résorber les écarts de revenus préexistants lors de la signature du Traité de Rome afin de construire l'Europe sur des bases « saines ». En outre, cette « réparation » au nom de la solidarité est nécessaire, car la Communauté doit réduire ses déséquilibres, qui non seulement pénalisent son efficacité économique, mais génèrent des tensions sur le plan politique, intra et inter-Etats : ces deux aspects pourraient remettre en cause la poursuite de la construction européenne.

A la suite de la réforme des fonds structurels de 1989, est mise en place une nouvelle forme d'interventionnisme politique, se basant sur l'idée de « préparation » de l'avenir [Lacour, 1989, 107]. Ainsi, tandis que dans un premier raisonnement, les autorités tentaient de résoudre au plus vite les divers problèmes, suivant l'intuition du moment, sans forcément anticiper les déséquilibres à venir, cette logique de préparation tend à anticiper le développement régional et les problèmes qui y ont trait. C'est bien cette approche des difficultés qui émane de la programmation mise en place à partir de 1989 en vue d'un renouveau de la politique régionale européenne. En outre, si l'approche en termes de réparation prônait la généralisation des modèles et des normes, celle de préparation met en avant le principe de la spécificité territoriale. L'idée sous-jacente est celle d'un développement des potentialités propres des territoires [Aydalot, 1980 ; Matteaccioli, 1981 ;

Lipietz, 2001] résultant des choix de ces territoires et s'oppose ainsi à celle d'une décision « d'implant » prise par une autorité centrale pour l'ensemble du territoire. Nous passons donc d'un type de politique volontariste à une politique basée sur la concertation et l'incitation. En effet, le programme-cadre est le nouveau mode d'action et reflète bien la coopération entre tous les partenaires ainsi la spécificité est prise en compte dans la globalité.

Pour prendre en compte l'espace européen dans son ensemble, nous avons dégagé cinq principes centraux pour la politique régionale européenne. Le premier, celui de « coordination », est un objectif en lui-même mais il est aussi sous-jacent aux quatre autres. Il vise à rapprocher l'ensemble des politiques publiques qui ont des impacts territoriaux, et notamment les politiques communautaires, des objectifs et options politiques du SDEC, ce qui constituerait un moyen efficace de renforcer durablement leur cohérence réciproque et d'accroître leurs synergies.

Les deux points suivants se rapportent à des politiques plus traditionnelles de l'Union européenne. Le premier a trait à la proximité ou coopération transfrontalière. La coopération transfrontalière en matière d'aménagement du territoire se trouve encore au stade expérimental, grâce notamment au soutien de l'initiative communautaire Interreg. Cette coopération est, pour l'instant, juxtaposée aux programmes opérationnels des politiques structurelles qui prévalent pour les divers territoires éligibles. Du fait de l'introduction récente du volet de coopération transfrontalière, les interactions entre ces deux domaines sont faibles dans l'actuelle période de programmation. Il en ira différemment après 2006, puisque les instances communautaires ont déjà annoncé que l'actuelle coopération transnationale pour l'aménagement du territoire préfigurait la conception des politiques structurelles de l'après 2006 [Commission Européenne, 2004], transformation rendue nécessaire notamment, du fait de l'élargissement. Dans un tel contexte, la coordination territoriale des diverses politiques communautaires deviendra un enjeu central, car les politiques structurelles seront davantage empreintes d'aménagement du territoire et de « transfrontalité ».

Le second met en avant le principe de compensation/rattrapage que souhaitent voir appliqué les pays nouvellement entrés dans l'Union européenne. En effet, compte tenu de leur retard de développement, les pays de l'élargissement à l'Est voudraient pouvoir bénéficier du même régime que les quatre pays de la cohésion (Grèce, Espagne, Portugal et Irlande). Sur ce point les pays contributeurs nets semblent mitigés. Il est donc nécessaire de gérer à la fois la transition des politiques conçues par les anciens membres et celle liées aux nouveaux entrants.

Les deux derniers points posent les bases de deux objectifs de la future politique régionale européenne. Tout d'abord, renforcer et accroître la compétitivité internationale de l'Union conformément à la stratégie adoptée en 2000 à Lisbonne afin de faire de l'Europe « l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique au monde d'ici 2010 ». Cette stratégie vise essentiellement « à parvenir au plein emploi en augmentant d'une manière générale les taux d'emploi, à s'aligner sur les niveaux de productivité des entreprises mondiales les plus performantes, à relever les défis de la société de la connaissance, ainsi qu'à établir un espace européen de la recherche » [Commission Européenne, 2003].

Le dernier point est celui traitant de la structuration future de l'espace européen. Afin d'éviter la poursuite, souvent jugée inéluctable, d'un scénario exclusif de renforcement des grandes régions métropolitaines du coeur de l'Europe, les autorités européennes ont engagé des réflexions autour de la notion d'aménagement du territoire européen. Ainsi, le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) dans sa dernière version de 1999 [Commission Européenne, 1999], publiée à la suite de la conférence de Postdam, envisage un

nouveau modèle d'organisation spatiale polycentrique, ou de concentration polycentrique, pour l'Europe. Il nous offre une vision à long terme du territoire européen qui remet en cause les schémas spatiaux traditionnels fondés sur la double opposition centre-périphérie et urbain-rural. La proposition d'une concentration polycentrique suggère la recherche d'un nouvel équilibre spatial en Europe. L'objectif stratégique serait donc de tendre «vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne » grâce à un projet d'aménagement du territoire suffisamment volontariste pour s'opposer aux tendances lourdes de la polarisation et de la métropolisation au profit de la dorsale européenne et de ses principales agglomérations, notamment les deux «global Cities » de Paris et Londres.

Sur l'espace européen, la combinaison d'un effet « masse critique » et de la mise en concurrence des territoires européens, privilégie les espaces européens les plus denses sur les plans démographiques, économiques et technologiques avec tous les risques de déséquilibres et de marginalisation que cela implique [Fujita, Krugman et Venables, 1999 ; Fatas, 1997]. Seules des régions ayant atteint une taille suffisante à l'échelle européenne peuvent profiter pleinement de l'intensification des courants d'échanges en traitant d'égal à égal avec leurs partenaires. Dès lors, les zones périphériques ne peuvent se satisfaire d'une stratégie de concurrence, la faible concentration en leur sein, tant sur le plan économique que politique, ne leur permettant pas d'atteindre cette masse critique « adéquate ». Par conséquent, une double stratégie de coopération-coordination, érigée ici en principe, est une opportunité déterminante pour la politique régionale européenne [Mangin, 2002].

1 - Coopération-Coordination : le principe fondateur de toutes les politiques européennes

La coopération peut prendre des formes diverses tels que des partenariats, des projets de développement communs ou complémentaires, des opérations concertées. Ces relations permettraient, notamment, de rapprocher des villes interdépendantes, mais aussi de rapprocher des acteurs situés en position comparable (relations horizontales) en leur donnant la possibilité d'associer leurs forces. La coopération interrégionale est à géométrie variable, c'est un espace de politiques et de projets communs, construits sur la base des réalités économiques, sociales et culturelles des territoires. Il ne s'agit donc pas d'en figer les possibilités par l'établissement de nouvelles frontières, ce qui fonctionne au niveau régional n'a aucune raison de ne pas y rester. La coopération interrégionale ne déroge pas au principe de subsidiarité qui laisse à l'échelon local tout ce qui n'a pas une vocation impérieuse à être traité à un niveau supérieur. Elle n'a de raison d'être que si elle apporte une plus-value qui lui est spécifique.

A ce titre, l'analyse de la mise en place d'infrastructures de transport nous semble pertinente à cette échelle interrégionale. Dans ce cas, il faut cependant tenir compte de l'impact de ce type d'infrastructures sur la diminution des coûts d'interaction qui peut conduire à un renforcement de l'effet centripète [Martin et Rogers, 1995]. Dans leur modèle, ces deux auteurs identifient des coûts de transport inter et intra-régionaux. Ils montrent que dans le cas où les améliorations apportées aux infrastructures domestiques sont, en partie, financées par une autre entité, comme c'est le cas avec l'Union européenne, la direction des localisations ne fait aucun doute. Ainsi, si la politique régionale améliore les infrastructures inter-régionales, sans se soucier des infra-régionales, les conséquences seront néfastes pour la périphérie. De fait, la présence d'infrastructures inter-régionales va permettre aux entreprises de satisfaire la demande périphérique tout en se localisant au centre et donc en bénéficiant d'un marché plus vaste et de rendements d'échelle plus importants. En revanche, une politique

régionale qui finance les infrastructures intra-régionales de la région périphérique peut attirer des firmes dans cette région. Celles-ci se relocaliseront d'autant plus massivement que les infrastructures inter-régionales seront importantes localement. La logique de coopération interrégionale qui permet un développement des infrastructures intra-périphériques afin d'en améliorer la connectivité interne, semble toute à fait apte à promouvoir l'émergence de pôles secondaires résultant d'un processus d'agglomération en périphérie. On pourrait assister alors à la constitution d'un espace plus polycentrique ou du moins caractérisé par une concentration polycentrique.

L'idée de coordination dépasse et de loin le champs des politiques régionales européennes au demeurant relativement secondaire dans les enjeux de l'Union et de ses élargissements. Le terme de coordination traduit un certain nombre d'orientations et tout d'abord entend proposer une philosophie différente de celle qui a pu servir pour les politiques régionales européennes dont on a vu qu'elles furent longtemps l'addition puis l'harmonisation à minima de chacune des politiques nationales. Le thème de la coordination est plus œcuménique, il évite de raisonner en termes de hiérarchie, il suppose une « fraternité » d'objectifs et il se nourrit d'affirmations, de complémentarités, de subsidiarité, de diversité, plus ou moins centrées sur les thématiques liées à la planification stratégique et à la coordination des politiques tant sectorielles que spatiales. Concernant ce dernier point, le principe de coordination vise à rapprocher l'ensemble des politiques publiques qui ont des impacts territoriaux, et notamment les politiques communautaires, des objectifs et options politiques du SDEC, ce qui constituerait un moyen efficace de renforcer durablement leur cohérence réciproque et d'accroître leurs synergies. Dès lors, la cohérence territoriale serait susceptible de devenir un vecteur puissant d'une meilleure efficacité globale des politiques communautaires.

En effet, l'intégration européenne est parvenue à un stade où la juxtaposition de deux logiques qui s'ignorent ne pourra longtemps perdurer sans que des tensions ne se cristallisent. Parallèlement à la poursuite du modèle sectorialisé communautaire, on assiste, sur l'ensemble du territoire européen, à une forte structuration des territoires. De fait, la concomitance de politiques communautaires très sectorialisées et spécialisées d'une part et de dynamiques de plus en plus territorialisées au sein de la société européenne d'autre part, engendrent divers types de dysfonctionnement [Commission Européenne, 2001]. L'analyse des politiques nationales d'aménagement du territoire a mis en évidence qu'elles disposent d'instruments spécifiques qui permettent une mise en cohérence spatiale des politiques sectorielles. Au niveau européen, la situation se présente différemment. S'il est clair que la création d'une politique de développement spatial de l'Union européenne ne peut se réaliser à court terme, toute amélioration dans ce sens doit nécessairement s'insérer le plus possible dans le cadre du contexte institutionnel communautaire. La coordination permettrait ainsi la présence, au sein d'une politique européenne, du respect plus ou moins formel des choix nationaux relayés par les politiques régionales menées dans de très nombreux pays. Les enseignements tirés des pratiques du développement local et du développement territorial permettraient l'émergence d'une compatibilité enrichissante de tous les niveaux, de tous les acteurs sur des choix fondamentaux [Commission Européenne, 2004].

La coordination permet aussi de déterminer des modalités pratiques et opérationnelles moins ambitieuses et marquées du sceau des contraintes. Celles-ci sont nombreuses, à commencer par les limites budgétaires et politiques posées par les différents Etats, les attentes des pays nouvellement rentrés et celles des pays qui attendent que la porte s'ouvre. La coordination, alors, peut apparaître discrètement mais de manière très efficace comme une sorte de « droit euro-régalien » devant déboucher sur une harmonisation directionnelle pro-

intégratrice, d'autant plus puissante qu'elle s'affirme discrète et tenace. La coordination peut être aussi comprise comme une orientation plus libérale de l'Union européenne marquée par les enjeux de l'ouverture des marchés et aussi par une judiciarisation croissante : on voit maintenant que Bruxelles est de plus en plus mise au tribunal notamment de l'OMC. Alors, la coordination se nourrit de projets, de partenariats, et tous les ingrédients du développement territorial sont appelés à la rescousse : il faut mobiliser, identifier, approprier, financer, projeter tout cela pour tenter de mettre en œuvre le développement spatial équilibré et durable du territoire européen ; plus, avant même de le mettre en œuvre, le concevoir.

2 - La proximité transfrontalière

La première idée qui la justifie retrouve certains des principes fondateurs des politiques d'aménagement du territoire en matière d'infrastructures notamment dans les domaines aéroportuaires et ferroviaires. Dans de nombreux cas, en effet, l'organisation des espaces s'était faite par rapport à la capitale et progressivement par effet d'onde irradiant à partir du centre. L'histoire des nouveaux pays tout particulièrement rendait ces liens infrastructurels ténus ou inexistantes et ils constituaient souvent les véritables maillons faibles du développement au moins autant que l'existence de frontières nationales ou idéologiques. Le développement infrastructurel retrouve toutes les vertus que l'on connaît bien : celles d'un développement progressif, celle de l'articulation de différents barreaux, celle de la consolidation d'une armature nationale bien souvent défailante.

La seconde s'appuie sur les enseignements et les contraintes du développement de la quotidienneté. Ici on va utiliser des politiques territoriales à partir d'ensembles cohérents déterminés par la vie et l'économie quotidienne souvent éclatée entre de multiples frontières. Priment alors le pragmatisme et la progressivité et il s'agit véritablement ici d'assurer un développement spatial équilibré et durable d'un territoire local.

L'existence de frontières nationales sépare économiquement, socialement et culturellement les communautés frontalières et fait obstacle à une gestion cohérente des territoires. Par le passé, les politiques nationales ont souvent négligé ces zones, les considérant comme périphériques au sein de leur territoire national. Or, l'Union Européenne ainsi que la perspective de nouveaux élargissements bouleversent progressivement cette tendance et placent la coopération transfrontalière parmi les défis importants de l'intégration future de l'Europe [Commission Européenne, 2004b].

Les zones frontières au sein de l'Union européenne sont de véritables espaces d'expérimentation du territoire européen du futur. Le programme Interreg est donc un exemple type de la coopération à la fois interrégionale, transfrontalière et transnationale. La Commission semble avoir placé dans ce programme de nouvelles ambitions, pour ce qui concerne la période de programmation 2000-2006, puisqu'il vise à mettre en place un processus d'intégration sur un territoire très étendu (13 groupements de régions sur l'ensemble du territoire). Cela veut traduire la volonté de constituer un système communautaire territorialisé, c'est-à-dire opérer un saut qualitatif quant au périmètre d'application et à la portée des politiques de développement. Le problème n'est pas de savoir si les nouvelles dimensions des aires de pouvoir - Europe, macro territoires, pays - donneront lieu à la création de nouvelles institutions territoriales chassant les anciennes. Ce qui importe ici, c'est de traduire les nouvelles réalités territoriales à ces trois échelons de régulation et d'administration que sont le niveau européen, l'échelon macro régional et l'échelon local et d'en exprimer les interrelations. Une des ambitions du programme Interreg est donc de mettre

en place un nouveau modèle de développement, de nouvelles formes de coopération et de gestion transfrontalières et transrégionales.

Cette coopération interrégionale est une opportunité déterminante pour les régions périphériques. En effet, dans la perspective de la construction d'une Europe polycentrique, elle permettrait un rééquilibrage européen. Ces jeux coopératifs peuvent prendre des formes diverses tels que des partenariats, des projets de développement communs ou complémentaires, des opérations concertées et doit permettre de maximiser plusieurs effets. Le premier d'entre eux, nous l'avons précédemment évoqué, est l'effet de taille formé entre des acteurs aux fonctions semblables établissant entre eux des rapports de collaboration. Des effets de complémentarité sont aussi observables à partir des relations formées entre des acteurs aux fonctions spécialisées et concourant ensemble à la réalisation de projets. Ces relations permettraient, notamment, de rapprocher des villes interdépendantes (relations verticales), mais aussi rapprocher des acteurs situés en position comparable (relations horizontales) en leur donnant la possibilité d'inter-opérer leurs forces.

3 - Compensation et rattrapage

Il y a bien entendu le principe que nous appelons dans Quarante ans d'aménagement du territoire [Lacour, 2003 et 2005], le principe de compensation et de rattrapage qu'il serait sans doute plus élégant et pertinent de rebaptiser en termes de gestion et d'accompagnement des transitions. Celles-ci sont éminemment au moins de deux natures, la transition des politiques conçues par les pères fondateurs, celles aussi liées aux nouveaux arrivants.

Dans cette perspective, on veut souligner la montée en puissance de visions plus unifiées, plus unitaires, liée au fait qu'il est indispensable de donner à l'Europe une vision d'ensemble pour elle-même d'abord, pour les pays membres, pour l'OMC et pour les Etats-Unis. Hier, le marché commun pouvait apparaître comme une forteresse protégée par des tarifs extérieurs communs [Head et Mayer, 2001] : aujourd'hui, on serait davantage en présence d'une forteresse assiégée dans la mesure où peu à peu tombent et tomberont les politiques fortes de l'Union européenne qui directement ou indirectement avaient des effets essentiels en matière de politique régionale. La France, tient toujours à la PAC, la Grande Bretagne à son chèque privilégié et les pays du sud européen, France, Espagne, Italie ou encore Portugal, se battent pour maintenir le droit aux avantages régionaux difficilement acquis lors des multiples phases de l'élargissement européen.

En effet, l'élargissement aura pour principale conséquence une augmentation sans précédent des disparités au sein de l'Union, dont la réduction nécessitera des efforts soutenus sur une longue période. Cet objectif concernera, pour l'après 2006, en premier lieu, les régions¹ dont le PIB par habitant est inférieur à 75 % de la moyenne communautaire². L'objectif clé de la politique de cohésion dans ce contexte sera de promouvoir l'amélioration des conditions de croissance et des facteurs menant à une convergence réelle des nouveaux pays membres [Commission Européenne, 2004]. La Commission cherche donc à gérer et à accompagner au mieux les transitions afin d'éviter, ce que nous sommes tentés de qualifier d'inévitable, c'est-à-dire la constitution d'une Europe « multi-vitesses » [Martin et Ottaviano, 1996 ; Ricoeur-Nicolai et alii, 1999]. En outre, afin de satisfaire

¹ Strictement définies au niveau NUTS2.

² Mesurée en parité de pouvoir d'achat et calculée sur la base des données communautaires pour les trois années disponibles au moment où la décision est prise.

également les « pères fondateurs », la Commission propose qu'une aide temporaire soit accordée, au titre de cette période, aux régions dont le PIB par habitant aurait été inférieur à 75 % de la moyenne communautaire calculée pour l'Union européenne des Quinze (« l'effet statistique » de l'élargissement). Il s'agit des régions dont le PIB par habitant sera relativement plus élevé dans l'Union élargie en dépit d'une situation objective inchangée. C'est donc dans un souci d'équité, et pour permettre aux régions concernées de poursuivre leur processus de convergence, que l'aide sera plus élevée que ce qui a été décidé à Berlin en 1999 pour les régions en soutien transitoire (« *phasing out* ») de la génération actuelle [Commission Européenne, 2004]. De même Bruxelles aura du mal à maintenir ses politiques privilégiées en faveur des ACP ; les céréales deviennent un enjeu mondial, les pays émergents ne manquant pas de nous faire remarquer les avantages exorbitants, à leurs yeux, dont nous sommes bénéficiaires.

Si l'on s'intéresse au rattrapage des nouveaux pays membres ou plus précisément au temps nécessaire pour qu'ils effectuent celui-ci, l'ampleur de ce défi peut être illustré par des scénarii [Commission, 2004]. Ceux-ci indiquent le temps qu'il faudra pour que le PIB par habitant des dix nouveaux Etats membres, de la Bulgarie et de la Roumanie, atteigne la moyenne de l'Union européenne en se basant sur des hypothèses sur leur taux de croissance par rapport au taux moyen observé dans l'Europe des Quinze.

Deux scénarii sont ici considérés. Dans le premier, la croissance est maintenue dans ces pays à un taux supérieur de 1,5 % par an à celui de la moyenne de l'Union des Quinze, ce qui correspond à la moyenne observée au cours des sept années entre 1995 et 2002. Dans le second, la croissance est maintenue à un taux supérieur de 2,5 % par an à la moyenne communautaire avant l'élargissement. Les deux scénarii partent de la dernière prévision du PIB par habitant dans les différents pays en 2004.

Ainsi, si dans tous les pays la croissance pouvait rester à l'avenir supérieure de 1,5 % par an à celle du reste de l'Union, le PIB moyen par habitant resterait, dans les douze pays concernés, inférieur à 60 % de la moyenne de l'Union européenne élargie à Vingt-sept Etats membres jusqu'en 2017. Cette année là, il dépasserait 75 % de la moyenne seulement en Slovaquie, à Chypre, en République tchèque et en Hongrie. Cependant, à ce rythme de croissance, la Roumanie et la Bulgarie auraient encore en 2050 un PIB par habitant inférieur à la moyenne européenne.

Si la croissance se maintenait à un taux nettement plus élevé, supérieur à 2,5 % par an à la moyenne de l'Europe des Quinze, la convergence s'effectuerait naturellement plus rapidement même si le nombre d'années nécessaires reste considérable pour nombre de pays [Le Gallo, 2002]. Cependant, avec ce taux de croissance, le nombre de régions des futurs Etats membres exigeant une aide structurelle, en raison d'un PIB par habitant inférieur à 75 % de la moyenne européenne, diminuerait beaucoup plus rapidement.

Ces scénarii ne doivent pas laisser entendre qu'une croissance de 4 à 5 % par an est le maximum que ces pays puissent atteindre. En premier lieu, l'expérience de l'Irlande au cours des dix dernières années montre ce qui peut être fait pour entretenir une croissance rapide. En second lieu, le potentiel de croissance des nouveaux Etats membres sera grandement renforcé par des améliorations du stock de capital du fait de la politique de cohésion de l'Union européenne [Martin, 1999 ; Charlot, 2000 ; Trionfetti, 1997].

La gestion et l'accompagnement des transitions se réalisent aussi dans un cadre de plus en plus normatif, ce que nous appelons le droit euro-régalien : on évoque ici les

« censures » dont Bruxelles fait preuve pour des politiques régionales, nationales, les autorisations préalables aux logiques spécifiques qui deviennent de plus en plus comprises comme des tolérances et des dérogations. Bruxelles veut encore maintenir des droits privilégiés aux pays associés, assurer des évolutions favorables aux pays en négociation et progressivement les revendications des nouveaux arrivants, les combats de résistance des pères fondateurs, conduisent à ce que la politique régionale devienne, malgré des déclarations et des discours enthousiastes, un élément de plus en plus résiduel. En effet ce que Bruxelles privilégie c'est bien le respect de la concurrence, la libre circulation des capitaux et des personnes, la consolidation d'un espace monétaire par l'Euro et la restriction de la place des Etats. A tort ou à raison, les référendums et les élections sur le traité constitutionnel ont pu montrer ce décalage très fort entre la perception que l'on a de l'Europe et la réalité que vivent éventuellement les décideurs.

4 - Compétitivité internationale et stratégie de Lisbonne

Ici l'argument renvoie au protocole de Lisbonne dont la logique a pu se dérouler en deux temps. D'abord une sorte d'enthousiasme fédérateur retrouvant l'argument d'une trentaine d'années : « en France nous n'avons plus de pétrole mais nous avons des idées ». L'appel généreux vers une Union Européenne marquée par l'intelligence, le savoir, la compétence, devrait nécessairement nous garantir des lendemains heureux nous permettant de rivaliser avec les Etats-Unis, le Japon et bientôt la Chine. Dès lors la compétitivité nécessaire, souhaitable devait se réaliser par une attention forte en faveur de la recherche, de l'innovation, de la mobilité et nous devons ainsi pouvoir compenser nos insuffisances et nos limites dans le grand concert de la mondialisation. Cette stratégie, adoptée en 2000 à Lisbonne afin de faire de l'Europe « l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique au monde d'ici 2010 », vise essentiellement « à parvenir au plein emploi en augmentant d'une manière générale les taux d'emploi, à s'aligner sur les niveaux de productivité des entreprises mondiales les plus performantes, à relever les défis de la société de la connaissance, ainsi qu'à établir un espace européen de la recherche » [Commission Européenne, 2003].

L'orientation de la politique de cohésion en faveur de ces objectifs semble indéniable, surtout dans les régions où il existe un potentiel économique et d'emploi inutilisé qui peut être mobilisé grâce à des mesures de politique de cohésion ciblées, ce qui devrait amplifier la croissance économique de l'ensemble de l'Union [Martin, 1999, 2002 ; Puga, 2001]. Au niveau régional, deux ensembles de conditions complémentaires doivent être satisfaits. Tout d'abord, l'existence d'une dotation adéquate en ce qui concerne à la fois les infrastructures de base (transport, télécommunications, etc.) et une main-d'œuvre possédant des qualifications et une formation suffisante [Mankiw et alii, 1992]. Ensuite, un second ensemble de conditions, qui est directement lié aux facteurs de la compétitivité régionale qui sont la base d'une économie fondée sur le savoir, est qu'il soit accordé une forte priorité à l'innovation, que les nouvelles technologies de l'information et de la communication soient largement accessibles et utilisées efficacement [Chantelot, 2005] et que le développement soit soutenable du point de vu de l'environnement. Cet ensemble de conditions a trait à des facteurs « immatériels » qui sont plus directement liés à la compétitivité des entreprises que le premier ensemble de conditions. Elles comprennent, entre autres, la capacité d'une économie régionale d'engendrer, de diffuser et d'utiliser les connaissances et d'entretenir un système régional d'innovation efficient [Carrincazeaux et Lung, 2005].

Ces deux ensembles de conditions sont interdépendants et doivent être intégrés dans une stratégie de développement de long terme accompagnée d'un engagement politique fort.

En effet, dans leur cas, une intervention publique se justifie par les carences du marché. Cela peut paraître trivial dans le cas du capital humain, des transports et des infrastructures [De la Fuente et Vives, 1995] qui ont la nature de biens publics, pour lesquels l'investissement a des effets sociaux à côté d'effets financiers et dont le rendement ne peut être aisément ou économiquement récupéré par ceux qui ont fait l'investissement. Mais ceci peut s'appliquer aussi au savoir faire technologique, qui a également certains des traits des biens publics [Coris, 2004], dans la mesure où les coûts d'une mise à disposition à un grand nombre d'utilisateurs sont faibles par rapport aux coûts de développement. Comme les producteurs de savoir ne peuvent capturer tous les bénéfices engendrés par l'innovation concernée, il y a par conséquent des risques de sous-investissement.

Puis, dans une deuxième phase, on s'est rendu compte que cet appel à l'intelligence renforcerait les points forts [Jaffe et alii, 1993 ; Martin, 1999 ; Ottaviano et Puga, 1998], les pôles de compétitivité dont la récente liste montre bien les régions mondiales, celles à vocation nationale et enfin les projets régionaux.

Le saut qualitatif vers l'intelligence devrait nous permettre de considérer comme décadentes de nombreuses politiques de zonage sans intérêt, les « vieilleries » que l'on pouvait appeler hier les dotations factorielles. Cette insertion dans la mondialisation accroît par conséquent l'idée d'une Europe à plusieurs vitesses, conforte encore le fait que la politique régionale européenne devient pour être aimable, subsidiaire à toutes les autres et que, au pire, on lui conservera quelques pans pour assurer la cohabitation des différents pays membres.

5 - La structuration future de l'espace européen

Du SDEC se dégage la volonté de créer, ou tout du moins de renforcer, les infrastructures non pas entre le centre et les périphéries, ce qui tendrait à augmenter la concentration des activités au centre, mais entre les périphéries. L'idée est d'améliorer la connectivité des périphéries entre elles, de structurer l'espace européen par les périphéries en créant des pôles secondaires. Nous devons alors agir sur les conditions initiales des régions en faisant en sorte d'égaler leurs chances.

Le rôle des infrastructures publiques est ici important à plusieurs titres. Si nous nous référons à la liaison qui existe entre les infrastructures publiques et la productivité des entreprises [Catin, 1997], on peut développer, dans la région périphérique, les infrastructures de formation ou d'éducation de manière à agir sur le niveau de qualification de la main-d'œuvre et par extension sur le niveau de capital humain de la région.

Une préconisation forte pour soutenir la convergence des régions en Europe réside précisément dans le développement des investissements en éducation et en recherche et développement dans les régions périphériques [Capron, 1997]. On peut aussi choisir de développer les infrastructures de transport et de communication qui améliorent la productivité des firmes [Charlot, 1997]. Dans ce dernier cas, il faut cependant tenir compte de l'impact de ce type d'infrastructures sur la diminution des coûts d'interaction qui conduit à un renforcement de l'effet centripète [Martin et Rogers, 1995]. L'attrait des infrastructures publiques est renforcé par leur caractère non transportable. Par extension, le potentiel attractif d'une région peut être amélioré en jouant sur le développement de facteurs immobiles³. En

³ C'est le cas par exemple pour les zones rurales des potentialités résidentielles et des activités récréatives.

effet, plus il existe de facteurs immobiles et plus les forces de dispersion sont influentes. En particulier, H. Helpman [1996] montre qu'en présence d'un bien homogène intransportable, la diminution des coûts de transport du bien industriel conduit à un schéma géographique dispersé, en lieu et place de la structure centre-périphérie.

L'étude de l'influence des infrastructures de transport sur la structure de l'espace permet de comprendre les effets que pourraient avoir ce type d'action sur les périphéries européennes. L'une des caractéristiques essentielles des infrastructures de transport réside en effet dans leur dimension spatiale ainsi que dans les effets de débordement (« *spillovers* » géographiques) et les externalités qu'elles engendrent.

En effet, la construction ou l'amélioration d'une infrastructure de transport bénéficie aussi aux unités géographiques voisines dont elle contribue à faciliter l'accès et à réduire les coûts de transport. Le déclin historique des coûts de transport aurait pu laisser croire que les firmes deviendraient indifférentes quant à leur localisation. Néanmoins, les activités nomades, qui sont par essence indépendantes de la « première nature », ont modelé la géographie au travers du jeu des forces centripètes de « seconde nature », ces dernières devenant prépondérantes quand les coûts de transport sont suffisamment bas [Fujita et Thisse, 2003]. Cet apparent paradoxe peut s'expliquer d'au moins deux façons. Tout d'abord, lorsque les coûts de transport diminuent, les firmes sont incitées à concentrer leur production en un nombre restreint de sites afin de bénéficier d'économies d'échelle plus importantes⁴.

Ensuite, de faibles coûts de transport intensifient la concurrence en prix, ce qui incite les entreprises à différencier leurs produits [Chamberlain, 1933 ; Lancaster, 1979] pour échapper à cette concurrence. En retour, les firmes cherchent à bénéficier des avantages offerts par les localisations ayant le meilleur accès possible aux lieux où est concentrée la clientèle potentielle la plus importante. On retrouve ici les éléments déjà mis en évidence par A. Marshall en 1920⁵.

En outre, nous savons que la structuration de l'espace en réseaux de transport tend à polariser les activités aux nœuds des réseaux au détriment des lieux intermédiaires [Walz, 1996 ; Martin et Rogers, 1995 ; Charlot, 1997]. Alors que les coûts marginaux de transport ont, durant une longue période, augmenté avec la distance, le progrès technique de ces deux derniers siècles a entraîné des modifications fondamentales dans la mesure où les coûts marginaux décroissent maintenant avec la distance. De nombreux points intermédiaires ont perdu leur raison d'être puisque l'accroissement des frais de transport à supporter pour se rendre d'une traite à la destination finale est relativement faible. Dès lors, seuls les points terminaux, les nœuds, parce qu'ils sont au croisement de plusieurs itinéraires retiennent les localisations des entreprises [Hanjoul et Thisse, 1985 ; Veltz, 1996].

La vitesse fait sauter les relais et favorise le changement de maille dans l'organisation du territoire. Le processus de concentration fractale sur quelques villes élues est ainsi conséquent : « le mouvement général de la vie économique est seul responsable, il épuise les points secondaires des réseaux urbains au bénéfice des essentiels. Mais ces points majeurs, à leur tour, forment entre eux des réseaux, à l'échelle agrandie du monde » [Braudel, 1979]. La théorie microéconomique des réseaux de transport montre que les décisions de localisation n'obéissent pas au principe de substitution de l'analyse marginaliste [Jayet, Puig et Thisse,

⁴ Ceci est vrai sous l'hypothèse de l'existence de rendements croissants dans le secteur industriel.

⁵ Cité dans Krugman P., 1991, *Geography and Trade*, Cambridge (Mass.), MIT Press, p.36.

1996], mais sont de nature discontinue. Au lieu du développement linéaire le long des grandes voies de communication que certains avaient espéré, on a assisté à un développement ponctuel qui renforce les tendances vers la polarisation de l'espace.

Si l'on désire enclencher un processus de développement dans certaines régions, comme le préconise le SDEC, il importe de mieux comprendre la place de ces différentes variables dans ces mécanismes d'entraînement [Martin et Rogers, 1995]. La logique du SDEC qui prône un développement des infrastructures intra-périphériques afin d'en améliorer la connectivité interne semble toute à fait apte à promouvoir l'émergence de pôles secondaires résultant d'un processus d'agglomération en périphérie. D'autres modèles comme celui de Trionfetti [1997] ou celui de Martin [1998] arrivent à des conclusions similaires concernant une possible meilleure répartition des activités dans l'espace sous certaines conditions.

En outre, les conclusions de Martin et Rogers ne tiennent pas compte des effets de circulation de la connaissance, mais simplement des effets sur le transport de produits. Les modèles distinguant *spillover* général et *spillover* régional [Kubo, 1995] montrent que le *spillover* strictement régional conduit plus souvent et de façon moins ambiguë à l'agglomération. Ainsi, une politique de répartition homogène pourrait donc passer par un développement des moyens de diffusion de l'innovation entre régions ce qui favoriserait le *spillover* total. Les infrastructures de communication mais aussi de transport (puisque la main-d'œuvre formée peut, en se déplaçant, transférer les savoir-faire) peuvent faciliter la dispersion sur le territoire, même si elles ont tendance à concentrer les activités en leurs nœuds.

Finalement, l'ambition de mettre en place un développement équilibré du territoire, qui est celle du SDEC, semble conduire à la réapparition d'une structure centre-périphérie mais au sein même de la périphérie avec l'apparition de pôles secondaires. Il y a donc un changement d'échelle, ce qui nous amène à penser qu'il faut analyser le SDEC de façon multi-scalaire afin de bien en comprendre la logique [Carrière, 2002]. En effet, « le maillage du territoire ne se traduit pas par la multiplication de nœuds de transport et de communication équivalents, mais plutôt par la superposition de réseaux aux performances différentes qui accentue l'hétérogénéité des localisations desservies » [Jayet, Puig et Thisse, 1996].

Une autre analyse en termes d'économie géographique pouvant être considérée comme sous-tendant le SDEC, est celle de la possible existence d'une courbe en \cap reliant concentration géographique et coûts de transport.

En effet, des modèles plus récents lèvent l'hypothèse de parfaite mobilité inter-régionale des salariés [Krugman et Venables, 1995 ; Puga, 1999 ; Thisse, 2002] et élargissent également le nombre de configurations spatiales possibles en mettant en évidence un processus de localisation en trois étapes : dispersion, agglomération, dispersion. Ces analyses portent notamment sur les coûts de congestion, ou coûts individuels de l'urbanisation. Autrement dit, l'existence de coûts résidentiels suffirait à enclencher un processus de re-dispersion et ce dès que les coûts interrégionaux de transport des biens sont suffisamment bas.

Tout d'abord, les coûts de transport étant élevés, la production est dispersée. Lorsque ces coûts baissent suffisamment, les activités mobiles se concentrent dans un petit nombre de régions urbaines afin de bénéficier des économies d'échelle, donnant ainsi naissance à une structure centre-périphérie. Finalement, les coûts de l'urbanisation sont susceptibles d'atteindre un niveau suffisamment élevé pour que de nouvelles baisses des coûts de transport

provoquent, et c'est la troisième phase, une re-dispersion de la production sur l'ensemble du territoire.

Dans la réalité, les choses sont beaucoup moins simples, en particulier du fait de l'inertie attachée aux choix de localisation. Si les externalités négatives de l'urbanisation peuvent être un facteur explicatif de la re-dispersion des activités, la prise en compte de l'hétérogénéité des travailleurs [Thisse, 2002] semble elle aussi remettre en cause la structure centre-périphérie.

Cette prise en compte souligne plus que jamais que les régions se différencient par des caractéristiques naturelles et culturelles qui ont un impact différent sur le bien-être des individus qui peuvent avoir un attachement particulier pour leur région d'origine par exemple. Ainsi, même s'il provoque le déménagement de certains, un différentiel d'utilité en termes de consommation et de salaire peut ne pas apparaître suffisant à d'autres pour les convaincre de migrer.

Ainsi, l'hétérogénéité en matière de mobilité est donc une force centrifuge puissante puisqu'elle peut même prévenir l'émergence d'une structure centre-périphérie [Thisse, 2002]. La raison d'une telle conclusion vient du fait qu'à partir du moment où les facteurs non-économiques deviennent « relativement » importants tout en étant également disponibles entre les régions, les travailleurs qualifiés vont se répartir entre celles-ci, les différentiels d'utilité en termes de consommation n'étant plus suffisants pour les inciter au regroupement.

In fine, pour l'auteur il n'est pas déraisonnable de penser qu'une population qui voit son revenu augmenter accorde, de ce fait, une importance croissante à son environnement naturel et social, et ce au détriment des biens privés de consommation. Si tel est bien le cas, la baisse des coûts de transport risque tout au plus de provoquer une agglomération partielle du secteur industriel, qui sera suivie par une nouvelle dispersion dans l'hypothèse où les coûts de transport continueraient de baisser. La structure centre-périphérie aurait, dès lors, une occurrence assez faible de se maintenir. Ainsi, le phénomène de la courbe en \cap reliant concentration et coûts de transport, semble jouer contre la concentration au centre et donc pour le développement de la périphérie. Là encore, les propositions du SDEC en matière de développement des infrastructures de transport au sein des périphéries européennes et celles en matière de développement durable (préservation du milieu naturel) trouvent leurs justifications au regard de ce qui précède.

Conclusion

Au total, la politique régionale européenne est confrontée à un triple « challenge » : d'un côté, construire une véritable politique qui prenne d'emblée l'Europe comme champ de préoccupations, au-delà des hésitations et des attentes propres à chaque pays et même aux différentes régions ; tout en mettant en valeur les spécificités territoriales.

D'un autre point de vue, la thématique de la compétitivité, la présence nécessaire de la mondialisation, l'appel et l'attente forte en matière d'innovation et de savoir, renforcent mécaniquement les grands pôles, les espaces puissants : on s'éloigne alors d'un développement équilibré et durable du territoire européen, et on privilégie les aspects d'une Europe efficace, d'une sorte de « *global space* » en faveur des pôles dominants. Doit-on en conclure que l'aménagement du territoire européen serait seulement ou essentiellement

concerné à réparer, à assurer le – mal de survie des espaces fragiles et qui peuvent l’être encore d’avantage.

Enfin la politique régionale européenne doit s’efforcer de gérer des attentes contradictoires entre les membres fondateurs, les Etats récemment admis et ceux qui sont encore en négociation. On risque fort de s’éloigner d’une avancée harmonieuse, on peut craindre des fractures régionales accrues, traduisant les désaccords profonds sur l’idée même d’Union européenne : la politique régionale européenne qui devrait en être un argument central et dynamique pourrait bien cristalliser tous les antagonismes et les contradictions politiques et financières.

Bibliographie

- ASCHER F., BRAMS L. (éd.), 1993, *Les territoires du futur*, Editions DATAR/L'Aube, Monde en cours.
- AYDALOT P., 1980, *Dynamique spatiale et développement régional*, Economica.
- BRAUDEL F., 1979, *Les structures du quotidien, civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècles*, Paris ; A. Colin, tome 1.
- CAPRON H., 1997, « La dynamique de croissance des régions en Europe », in CELIMENE F., LACOUR C. (dir.), 1997, *L'intégration régionale des espaces*, ASRLDF, Economica, pp.105-122.
- CARRIERE J.P., 2002, *L'aménagement du territoire en Europe : vers une approche polycentrique multi-scalaire. Analyse à partir du cas de l'espace atlantique*, 38e colloque de l'ASRLDF, Québec.
- CARRINCAZEAX C., LUNG Y., 2005, « Configurations régionales des dynamiques d'innovation et performances des régions françaises », in BUISSON M.A., MIGNOT D. (éds.), 2005, *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Editions De Boeck, Economie, Société, Région, Bruxelles.
- CATIN M., 1997, « Disparités spatiales de productivité, accumulation de capital et économie d'agglomération », *Revue Economique*, n°48, 3, pp.579-589.
- CHAMBERLAIN E., 1933, *La théorie de la concurrence monopolistique*, Traduction française de la 6^{ème} édition, Paris, PUF.
- CHANTELOT S., 2005, « Villes, capital humain et TIC », in BUISSON M.A., MIGNOT D. (éds.), 2005, *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Editions De Boeck, Economie, Société, Région, Bruxelles.
- CHARLOT S., 1997, *Dépenses publiques, localisation des activités et croissance régionale*, Congrès AFSE, Paris, Septembre.
- CHARLOT S., 2000, « Economie géographique et secteur public : des infrastructures de transport à la concurrence fiscale », *Revue d'économie régionale et urbaine*, 1, pp.5-16.
- COMMISSION EUROPEENNE, 1999, *SDEC : Schéma de Développement de l'Espace Communautaire. Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne*, Conseil informel des Ministres de l'aménagement du territoire, Posdam, Mai
- COMMISSION EUROPEENNE, 2001, *Impact des politiques communautaires sur le territoire et coût de l'absence de coordination*, Direction Générale de la politique régionale, Bruxelles.
- COMMISSION EUROPEENNE, 2003, *Compétitivité, développement durable et cohésion en Europe. De Lisbonne à Göteborg*, Direction Générale de la politique régionale, Bruxelles.
- COMMISSION EUROPEENNE, 2004, *Un nouveau partenariat pour la cohésion. Convergence, compétitivité, coopération*, Troisième rapport sur la cohésion économique et sociale, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg.

- COMMISSION EUROPEENNE, 2004b, « Orientations pour une initiative communautaire concernant la coopération transeuropéenne et destinée à favoriser un développement harmonieux et équilibré du territoire européen. Programme INTERREG III », *Journal officiel de l'Union européenne*, C226/2, 02 septembre 2004.
- CORIS M., 2004, *Le logiciel libre : émergence et hybridation d'une alternative productive*, Thèse de Doctorat ès Sciences Economiques, Université Montesquieu-Bordeaux IV, Bordeaux.
- DE la FUENTES A., VIVES X., 1995, « Infrastructure and Education as Instruments of Economic Policy : Evidence from Spain », *Economic Policy*, n°20.
- FATAS A., 1997, « EMU : Countries or regions ? Lessons from the EMS experience », *European Economic Review*, 41, pp.743-751.
- FUJITA M., KRUGMAN P., VENABLES A.J., 1999, *The Spatial Economy : Cities, Regions and International Trade*, Cambridge, MIT Press.
- FUJITA M., THISSE J.F., 2003, *Economie des villes et de la localisation*, Editions De Boeck, Economie-Société-Région.
- GUIGOU J.L., 1995, *Une ambition pour le territoire. Aménager l'espace et le temps*, DATAR-L'Aube.
- HANJOUL P., THISSE J.F., 1985, « La localisation de la firme sur un réseau », *Revue Economique*, vol. 36, pp.63-101.
- HEAD K., MAYER T., 2001, « Effet frontière, intégration économique et « Forteresse Europe » », *CEPII*, n°6, Septembre.
- HELPMAN H., 1996, « The size of region », *Working paper of the Foerder Institute for Economic Research*, 14-95, Université de Tel-Aviv, Conférence Universitaire de Suisse Occidentale, CEPR/CUSO, Février.
- JAFFE A., TRAJTENBERG M., HENDERSON R., 1993, « Geographic Localization of Knowledge Spillovers as Evidenced by Patent Citations », *Quarterly Journal of Economics*.
- JAYET H., PUIG J.P., THISSE J.F., 1996, « Enjeux économiques de l'organisation du territoire », *Revue d'Economie Politique*, 106(1), pp.127-158.
- KRUGMAN P., VENABLES A.J., 1995, « Globalization and the Inequalities of Nations », *Quarterly Journal of Economics*, 110, pp.857-880.
- KUBO Y., 1995, « Scale Economies, Regional Externalities, and the Possibility of Uneven Regional Development », *Journal of Regional Science*, vol.35, n°1, pp.29-42.
- LACOUR C. (dir.), 2003, *40 ans d'aménagement du territoire*, DATAR, La Documentation française.
- LACOUR C., 1989, « Analyse économique et aménagement du territoire », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n°1, pp.97-114.
- LANCASTER K., 1979, *Variety, Equity and Efficiency*, New York, Colombia University Press.
- Le GALLO J., 2002, *Disparités géographiques et convergence des régions européennes : une approche par l'économétrie spatiale*, Thèse de doctorat en Analyse et Politique Economiques, Université de Bourgogne, Dijon.

- LECLERC R., PARIS Y., WACHTER S., 1996, *Les régions au futur*, L'Aube-DATAR.
- LIPIETZ A., 2001, *Aménagement du territoire et développement endogène*, Rapport au Conseil d'Analyse Economique, Janvier.
- MANGIN C., 2002, *Les coopération interrégionales*, DATAR/La Documentation Française, Territoires en Mouvement.
- MANKIW N.G., ROMER D., WEIL D., 1992, « A Contribution to the Empirics of Economic Growth », *Quarterly Journal of Economics*, 107, pp.407-437.
- MARTIN P., 1998, « Can Regional Policies Affect Growth and Geography in Europe ? », *The World Economy*, 21, pp.757-774.
- MARTIN P., 1999, « Public Policies, Regional Inequalities and Growth », *Journal of Public Economics*, 73, pp.85-105.
- MARTIN P., 2002, « Public Policies and Economic Geography », CERAS-ENPC and CEPR, Université Paris I Panthéon Sorbonne, Septembre.
- MARTIN P., OTTAVIANO G.I.P., 1996, « La géographie de l'Europe multi-vitesses », *Economie Internationale- La revue du CEPII*, n°67, 3ème trimestre, pp.45-65.
- MARTIN P., ROGERS C.A., 1995, « Industrial loaction and public infrastructure », *Journal of International Economics*, 39, pp.335-351.
- MATTEACCIOLI A., 1981, *Diversité régionale et cohérence nationale*, Economica, Paris.
- OTTAVIANO G.I.P., PUGA D., 1998, « Agglomeration in the Global Economy : a Survey of the New Economic Geography », *World Economy*, 21, pp.707-731.
- PUGA D., 1999, « The rise and fall of regional inequalities », *European Economic Review*, 43, pp.303-334.
- PUGA D., 2002, « European Regional Policies in the Light of Recent Location Theories », *Journal of Economic Geography*, 2, pp.373-406.
- RICOEUR-NICOLAI N., AUZOUY B., LAKHOVA F., MEUNIER N., MIOTTI L., 1999, « Vers un élargissement sélectif de l'Union européenne : dix pays –deux cercles », *Revue Economique*, 50(6), pp.1101-1122.
- THISSE J.F., 2002, « Dispersion, agglomération et re-dispersion ? », *Revue d'économie régionale et urbaine*, 1, pp.13-34.
- TRIONFETTI F., 1997, « Public Expenditure and Economic Geography », *Annales d'Economie et de Statistiques*, n°45, pp.101-120.
- VELTZ P., 1996, *Mondialisation, villes et territoires. Une économie d'archipel*, PUF, Paris.
- WALZ U., 1996, « Transport costs, intermediate goods and localized growth », *Regional Science and Urban Economics*, n°26, pp.671-695.

Cahiers du GRES

Le Groupement de Recherche Economique et Sociales (GRES) est un groupement d'intérêt scientifique qui réunit deux centres de recherche :

- **IFReDE** (Institut Fédératif de Recherches sur les Dynamiques Economiques), Université Montesquieu-Bordeaux IV
- **LEREPS** (Laboratoire d'Etudes et de Recherche sur l'Economie, les Politiques et les Systèmes Sociaux), Université des Sciences Sociales Toulouse 1

L'UR023 de l'Institut de Recherches pour le Développement (IRD) et le laboratoire EGERIE de l'Ecole Nationale des Ingénieurs des Travaux Agricoles de Bordeaux (ENITAB) sont associés au projet scientifique du GRES.

www.gres-so.org

Université Toulouse 1
LEREPS – GRES
Manufacture des Tabacs
21, Allée de Brienne
F - 31 000 Toulouse
France
Tel. : +33-5-61-12-87-07
Fax. : +33-5-61-12-87-08

Université Montesquieu-Bordeaux IV
IFReDE – GRES
Avenue Léon Duguit
F - 33 608 Pessac Cedex
France
Tel. : +33-5-56-84-25-75
Fax. : +33-5-56-84-86-47

Cahiers du GRES (derniers numéros)

- 2005-08 : **POUYANNE** Guillaume, *Diversité des usages du sol et mobilité quotidienne. Une application à l'aire urbaine de Bordeaux*
- 2005-09 : **GILLY** Jean-Pierre, **LUNG** Yannick, *Proximités, secteurs et territoires*
- 2005-10 : **MESPLIER-PINET** Josette, *Ancrage et particularités des recherches en économie touristique*
- 2005-11 : **FRIGANT** Vincent, *Les proximités dans la production modulaire : une analyse de l'internationalisation des équipementiers automobiles*
- 2005-12 : **GASCHET** Frédéric, **LE GALLO** Julie, *The spatial dimension of segregation: a case study in four french urban areas, 1990-1999*
- 2005-13 : **DARAUT** Sandrine, *L'apprentissage interactionnel : entre performances individuelles et performances collectives d'expérimentation*
- 2005-14 : **GAUSSIER** Nathalie, **P. LAROQUE**, **N. CUPERLIER**, **M. QUOY**, **P. GAUSSIER**, *Cognitive maps in spatial economics: A multidisciplinary approach*
- 2005-15 : **BONIN** Hubert, *Esquisse d'une histoire de l'esprit d'entreprise en France*
- 2005-16 : **SAINT-JEAN** Maïder, *Polluting emissions standards and clean technology trajectories under competitive selection and supply chain pressure*
- 2005-17 : **LUNG** Yannick, *The link between the diversity of productive models and the variety of capitalisms. A review of the literature and contextualisation using the car industry as a case study*
- 2005-18 : **BERROU** Jean-Philippe, **CARRINCAZEAUX** Christophe, *La diversité des capitalismes et les pays d'Europe centrale et orientale, une analyse statistique*
- 2005-19 : **COLLETIS** Gabriel, **DIEUAIDE** Patrick, *Vers une ré-institutionnalisation du rapport salarial centrée sur la question des compétences. Un nouveau chantier pour l'approche en termes de régulation*
- 2005-20 : **JEANNIN** Philippe, *Politique de la recherche. Le cas des sciences humaines et sociales*
- 2005-21 : **VIROL** Stéphane, *Politique régionale européenne : nouveaux fondements, nouvelles frontières ?*

La coordination scientifique des Cahiers du GRES est assurée par **Alexandre MINDA (LEREPS)** et **Vincent FRIGANT (IFReDE)**. La mise en page est assurée par **Dominique REBOLLO**.